

sollte in der Lage sein, einen Zug mit einem Gewicht von 500 Tonnen alleine über die 27-Promille-Rampe am Lötschberg zu befördern. Die BLS wollte zudem keine Loks mehr mit Stangenantrieb. Schlussendlich bestellte sie zwei Loks bei der Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) in Genf, die als Generalunternehmer agierte. Da die SAAS jedoch auf die elektrische Ausrüstung spezialisiert war, musste ein Partner für die mechanischen Arbeiten gefunden werden. Die SAAS vergab diese Arbeiten an die Firma Ernesto Breda in Mailand, nachdem deren Angebot deutlich günstiger gewesen war als jenes der einhei-

mischen Lokindustrie. Daher sind diese Lokomotiven unter Eisenbahnern in der Schweiz auch als Breda-Loks bekannt.

Die erste Lok mit Nummer 201 wurde 1926 abgeliefert. Mit einer Länge von über 20 m (20 260 mm), acht Achsen (sechs davon angetrieben) und einem Gewicht von 140 Tonnen war die Be 6/8 eine mächtige

Erscheinung. Die Höchstgeschwindigkeit betrug damals 75 km/h. Jede Lok war mit zwölf Fahrmotoren ausgerüstet (zwei pro Achse) und verfügte über eine Leistung von 3300 kW. 1929 bestellte die BLS zwei weitere Lokomotiven bei der SAAS mit den Nummern 203 und 204, die 1931 ausgeliefert wurden.

Nummer	Baujahre	Hersteller Elektrik	Hersteller Mechanik
201–204	1926–1931	SAAS	Breda
205–208	1939–1943	SAAS	SLM

Fotos: BLS, Sg, Hans Roth



Auf der Lötschbergstrecke: schöne Aussicht vom Bordviadukt aus auf das Rhonetal.



Die Ae 6/8 201 – Inbetriebnahme 1926 – zieht in winterlicher Landschaft ihre Kreise.

Das Leben der Lokomotiven war geprägt von vielen Umbauten. Nachdem Ende der 1930er-Jahre die zweite Serie, Ae 6/8 205–208, bei der SLM und der SAAS bestellt worden war (nun mit runden Führerständen), wurden auch die Be 6/8 201–204 an die Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h angepasst und in Ae 6/8 201–204 umgezeichnet. In den 1950er-Jahren wurden dann die Bremswiderstände aus dem Maschinenraum auf das Dach verlegt und auch die Führerstände denjenigen der jüngeren Schwesterloks angepasst. Durch den grösseren Führerstand war jetzt eine sitzende Bedienung möglich. Anstelle der beiden kleinen mittigen Fenster bei den Ae 6/8 205–208 erhielten die Ae 6/8 201–204 ein grosses mittiges Fenster, womit die Front ein deutlich anderes Aussehen hatte. Später wurde zur Erhöhung der elektrischen Bremsleistung die Anzahl Widerstände auf dem Dach erweitert, wofür einer der beiden Stromabnehmer weichen musste. In den 1960er-Jahren konnte mit Verbesserungen der Laufeigenschaften die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h angehoben werden.

Der ausgeschriebene Schriftzug Bern–Lötschberg–Simplon, den die Loks bei Ablieferung trugen, wurde später entfernt und durch die drei klassischen Chrombuchstaben BLS ersetzt. Die Farbgebung bei der Beschaffung war leicht heller als das heute bekannte BLS-Braun.

Leider hat keine der vier Lokomotiven überlebt. Das letzte Exemplar mit Nummer 203 wurde 1989 ausrangiert und abgebrochen. Von den jüngeren Schwesterlokomotiven Ae 6/8 205–208 überlebten gleich drei Stück (205, 207 und 208), wovon zwei Exemplare heute noch betriebsfähig sind.